N 65
234
1875 N1

отдѣлъ 9.
шкафъ XI.
полка 3.
№642.

Г48
62 N 65/234

ДОКЛАДЪ

ВЯТСКОЙ ГУБЕРНСКОЙ ЗЕМСКОЙ УПРАВЫ

ВЯТСКОМУ

ЭКСТРЕННОМУ

ГУБЕРНСКОМУ ЗЕМСКОМУ СОБРАНІЮ. 1875

Относительно направленія Сибир-ской желѣзной дороги на г. Вятку.

БИБЛІОТЕКА
ХОЗЯЙСТВЕННАГО ДЕПАРТАМЕНТА
М. В. Д.

ВЯТКА.
Въ Губернской Типографіи.
1875.

Ф
36548

Печатано съ разрѣшенія г. Начальника губерніи.

ударственная
ордена Ленина
БИБЛИОТЕКА СССР
... и. ЛЕНИНА
2419-49

2007044541

ДОКЛАДЪ

ЯТСКОЙ ГУБЕРНСКОЙ ЗЕМСКОЙ УПРАВЫ

ВЯТСКОМУ

ЭКСТРЕННОМУ

ГУБЕРНСКОМУ ЗЕМСКОМУ СОБРАНІЮ.

Относительно направленія Сибирской желѣзной дороги на г. Вятку.

Выгоды проведенія Сибирской желѣзной дороги по сѣверному
правленію чрезъ Пермь, Вятку и Кострому обратили на себя
иманіе Вятскаго губернскаго земскаго собранія еще въ то время,
гда вопросъ о соединеніи Сибири съ Европейской Россіей пос-
едствомъ желѣзныхъ дорогъ началъ только обсуждаться въ об-
ествѣ и литературѣ. Въ докладѣ своемъ губернскому собранію
оябрской сессіи 1867 года, по вопросу о проложеніи рельсоваго
ути между р.р. Вяткой и Сѣверной Двиной, губернская управа,
поводу появившихся тогда проэктовъ генерала Рашета, кото-
ый предполагалъ провести Сибирскую дорогу отъ Перми до Тю-
ени или Ирбити, и полковника Богдановича, который произвелъ
слѣдованіе по направленію этой дороги отъ Сарапула или Ер-
овки до Тюмени, представила въ пользу сѣвернаго направленія

чрезъ Пермь слѣдующія соображенія. „Такое громадное и до
гое сооруженіе, какъ желѣзная дорога въ Сибирь, можетъ ус
новить на цѣлыя сотни лѣтъ транзитъ товаровъ по какому л
направленію, ожививъ однѣ мѣстности иногда на счетъ други
Извѣстно, что на востокъ уже почти рѣшена (теперь рѣш
окончательно и строится) дорога чрезъ среднюю полосу Россіи,
именно—Оренбургско-Самарская, которая чрезъ Сызрань, Пензу
и Моршанскъ примкнетъ къ общей сѣти русскихъ желѣзныхъ
рогъ. Какая же выгода будетъ для Государства, если въ неда
немъ разстояніи пойдетъ параллельная дорога чрезъ Нижній,
зань и Сарапулъ въ Сибирь. Не выгоднѣе ли параллельную
рогу вести сѣвернѣе наприм. чрезъ Ярославль, Вятку и Пер
Въ послѣднемъ случаѣ Государство будетъ имѣть двѣ дороги
востокъ, въ разстояніи отъ 800 до 900 верстъ, и между ни
превосходный водный путь. Мѣстность отъ Сарапула до Нижня
и безъ того имѣетъ въ теченіи почти 7 мѣсяцевъ хорошее со
щеніе. Мѣстность отъ Перми чрезъ Вятку до Ярославля, изоб
лующая на огромномъ пространствѣ мало тронутыми природны
богатствами, остается какъ бы заброшенною при дурныхъ путя
сообщенія; а съ устройствомъ сѣверной сибирской дороги, къ
торой примкнетъ и Вятско-Двинская дорога, оживится все п
странство Россіи, начиная отъ южныхъ границъ Архангельск
губерніи и это нисколько не воспрепятствуетъ естественному р
витію мѣстностей, лежащихъ по окраинамъ воднаго пути меж
Пермью и Нижнимъ-Новгородомъ... До сихъ поръ, объясняет
далѣе въ докладѣ, мы говорили о государственномъ значеніи
бирской дороги, если же взглянемъ на нее съ точки зрѣнія
шихъ земскихъ интересовъ, то польза отъ проведенія сибирск
дороги чрезъ Пермь и далѣе чрезъ г. Вятку на Ярославль ок
жетъ неисчислимыя выгоды нашей губерніи. Тюменско-Сарапул

ская дорога касается только южной границы нашей губерніи, оживитъ конечно городъ Сарапулъ, но даже мало принесетъ пользы Сарапульскому уѣзду, который весь останется на сѣверѣ; при проведеніи же сѣверной (сибирской) дороги, она прежде всего прорѣжетъ сѣверную часть Сарапульскаго уѣзда, дѣйствительно нуждающуюся въ хорошихъ путяхъ сообщенія, пройдетъ по уѣздамъ Глазовскому и Слободскому, пересѣчетъ уѣзды Вятскій и Орловскій, гдѣ соединится съ Вятско-Двинской желѣзной дорогой, а слѣдовательно свяжетъ съ Сибирью Архангельскій портъ, наконецъ далѣе захватитъ Котельническій уѣздъ и перейдетъ въ губерніи, которыя также бѣдны правильными путями сообщенія".

Эти соображенія губернской управы, на основаніи которыхъ въ 1867 году, при тогдашнемъ положеніи вопроса о Сибирской желѣзной дорогѣ, было преждевременно входить съ какимъ либо представленіемъ къ Правительству, сохраняютъ однако же всю свою силу и теперь и служатъ доказательствомъ того живаго интереса, съ какимъ Вятское губернское земство относилось къ этому вопросу съ самаго начала его возникновенія. Когда постройка Сибирской дороги съ цѣлію оживить въ то же время Уральскую горнозаводскую промышленность сдѣлалась предметомъ заботливости правительства и стала казаться близкой къ осуществленію, Вятское губернское земское собраніе не преминуло воспользоваться предоставленнымъ ему по закону правомъ ходатайства предъ правительствомъ въ интересѣ пользъ и нуждъ мѣстнаго населенія и въ минувшую декабрскую сессію 1874 года постановило обратиться съ такимъ ходатайствомъ къ г. министру путей сообщенія о предпочтеніи сѣвернаго направленія Сибирской желѣзной дороги южному. Противъ послѣдняго, т. е. южнаго направленія, губернское собраніе сочло возможнымъ привести слѣдующія соображенія:

дорога въ этомъ направленіи невыгодна для Государства во 1-хъ потому, что пройдетъ по берегамъ или близъ береговъ Камы и Волги и представитъ громадныя техническія затрудненія, по постройкѣ между прочимъ мостовъ и другихъ сооруженій для перехода чрезъ эти рѣки, равно какъ и многія другія, которыя она должна будетъ пересѣчь въ нижнихъ теченіяхъ, во 2-хъ, удлинитъ путь для Сибирскихъ товаровъ къ Петербургскому порту, въ 3-хъ, пройдя параллельно и въ 300 верстахъ отъ Самарско-Оренбургской дороги, затруднитъ выгодность ея эксплуатаціи, не принеся пользы себѣ, такъ какъ большая часть громоздкихъ грузовъ, какъ-то: хлѣбъ, соль, желѣзо и т. п. по прежнему пойдетъ сплавомъ по р. Камѣ и за тѣмъ Волгѣ до Нижняго, въ 4-хъ, отдалитъ возможность или можетъ быть со всѣмъ уничтожитъ — постройки сѣверной Сибирской желѣзной дороги прямо къ Петербургу, чрезъ что отрѣжетъ весь нашъ сѣверный громадный край отъ всякаго сообщенія съ остальной Россіей и обречетъ его на экономическое уничтоженіе. Постройка же сѣверной желѣзной дороги, т. е. отъ Перми къ Рыбинску, во 1-хъ, оживитъ промышленность и торговлю всего сѣвернаго края, во 2-хъ, принесетъ всеобщую пользу государству, потому что удобными путями сообщенія обхватитъ громадную часть Россіи, а именно пройдетъ въ 700 или 800 верстахъ параллельно Оренбургско-Самарской желѣзной дорогѣ, имѣющей цѣль также соединить центръ Россіи съ дальнимъ Востокомъ. Дороги эти не будутъ парализовать другъ друга, оживятъ огромное пространство Россіи, оставивъ въ срединѣ между собою превосходный водный путь: Каму и Волгу отъ Перми до Нижняго. Въ 3-хъ, приблизитъ къ Петербургскому порту всѣ сибирскіе и пермскіе грузы и въ то же время не отдалитъ ихъ отъ Москвы, такъ какъ водный путь по прежнему будетъ работать, и кромѣ того сѣверная желѣзная дорога

соединится съ Москвою чрезъ Московско-Ярославскую и Вологодскую желѣзныя дороги, или чрезъ другія очень небольшія вѣтви, которыя могутъ быть проведены къ Нижнему или Кинешмѣ; въ 4-хъ, примкнетъ около Вятки къ Вятско-Двинской желѣзной дорогѣ и сблизитъ всю Сибирь съ Архангельскимъ портомъ; въ 5-хъ, мѣстность по сѣверному направленію никакихъ техническихъ неудобствъ не представляетъ: ни горъ, ни большихъ рѣкъ на пути отъ Петербурга до Перми нѣтъ, напротивъ дешевизна лѣса и рабочихъ рукъ удешевитъ и самую постройку; въ 6-хъ, постройка этой линіи уже теперь значительно облегчена начатою постройкой горнозаводской Уральской желѣзной дороги, которую стоитъ только на востокъ отъ Тагила продолжить до Тюмени или другаго пункта на Иртышъ; въ 7-хъ, сѣверная желѣзная дорога принесетъ неисчислимыя выгоды государственному хозяйству, проходя чрезъ казенныя земли и лѣса по Пермской, Вятской и Костромской губерніямъ, подниметъ цѣнность земель въ той мѣстности, а также и лѣсовъ, которые не имѣютъ цѣнности при разстояніи на нѣсколько десятковъ верстъ отъ рѣкъ, и въ 8-хъ, самое главное, сѣверная Сибирская дорога, ни какой мѣстности не ослабляя, присоединитъ ко всѣмъ благамъ промышленнаго развитія цѣлую треть Россіи по пространству съ нѣсколькими милліонами трудолюбиваго ремесленнаго населенія, которое въ противномъ случаѣ будетъ обречено на раззореніе и выселеніе, что и совершается теперь предъ нашими глазами,—и вся причина бѣдствій—отсутствіе путей сообщенія, что уже доказалъ въ 1868 году Архангельскій голодъ.

Какъ можно судить по содержанію того оживленнаго спора, который ведется теперь въ печати и въ обществѣ содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, высказанныя сейчасъ положенія составляютъ коренную *суть* того, что можно сказать противъ

южнаго направленія Сибирской желѣзной дороги и въ пользу сѣ
вернаго. Ходатайство Вятскаго губернскаго земскаго собранія с
изложеніемъ этихъ основаній представлено г. Вятскимъ губерна
торомъ г. министру путей сообщенія 10 февраля 1875 года
Теперь извѣстно, что Сибирская желѣзная дорога утверждена в
разрядѣ неотложно необходимыхъ государственныхъ дорогъ, и по
стройка ея стоитъ на ближайшей очереди. Остается пока откры
тымъ вопросъ о направленіи этой дороги, и по этому случаю за
интересованныя въ дѣлѣ стороны употребляютъ всевозможныя уси
лія, чтобы склонить рѣшеніе вопроса на свою сторону. Губернска
управа 29 февраля обратилась телеграммою къ г. министру пу
тей сообщенія, прося Его Высокопревосходительство оказать спра
ведливое вниманіе ходатайству Вятскаго губернскаго земства, и
тогда же отправила другую телеграмму на имя предсѣдателя
общества содѣйствія русской промышленности и торговли г. Пог
ребова, съ просьбою сообщить собранію общества объ этомъ хода
тайствѣ и о томъ, что Вятское губернское земство признаетъ сѣ
верное направленіе связаннымъ съ самыми настоятельными и на
сущными потребностями Вятской губерніи, которой, равно как
и всему сѣверу, грозитъ при южномъ направленіи экономическій
застой и раззореніе милліоннаго населенія.

Но еще прежде отправки этихъ телеграммъ, въ виду того
что время для какихъ либо заявленій правительству со стороны
заинтересованныхъ въ настоящемъ дѣлѣ мѣстностей чрезвычайно
кратко и при нѣкоторомъ невниманіи и промедленіи можетъ быть
пропущено безвозвратно, губернская управа сочла своею обязанностію
испросить разрѣшеніе на созывъ чрезвычайнаго губернскаго земска
го собранія и тѣмъ дать ему возможность поступить въ настоя
щемъ важномъ случаѣ по его усмотрѣнію.

На основаніи ознакомленія съ тѣмъ, что сообщалось въ пе

чати прежде, что пишется и говорится теперь, о преимуществахъ того или другаго направленія Сибирской желѣзной дороги, губернская управа остается при убѣжденіи, что тѣ соображенія, которыя представлены при послѣднемъ ходатайствѣ Вятскаго губернскаго собранія по настоящему предмету, исчерпываютъ въ сжатой формѣ изложенія всѣ существенные пункты нерѣшеннаго вопроса, и что оно теперь можетъ только подкрѣпить сдѣланное уже представленіе болѣе подробнымъ объясненіемъ основаній, заставляющихъ его до послѣдней возможности защищать сѣверное направленіе *въ интересѣ мѣстнаго населенія.*

Распространяться въ настоящемъ докладѣ, съ помощію статистики, о такъ называемыхъ промежуточныхъ грузахъ, какіе могутъ пойдти по линіи сѣвернаго направленія изъ Вятской и другихъ прилегающихъ къ ней губерній, губернская управа считаетъ дѣломъ, если и ведущимъ къ цѣли, то несомнѣнно превышающимъ размѣръ того статистическаго матеріала и количество того времени, какими она располагала. Здѣсь необходимо вопервыхъ ручательство за достовѣрность статистическихъ цифръ, и во вторыхъ убѣжденіе въ ихъ полнотѣ, достаточной и необходимой для того, что желательно ими доказать. Ни того ни другаго, къ сожалѣнію, въ данномъ случаѣ нѣтъ. Промышленная и торговая статистика у насъ, по сознанію самихъ статистиковъ по профессіи, дѣло весьма шаткое и темное. Она выдвигаетъ крупныя цифры въ тѣхъ случаяхъ, когда идетъ рѣчь о вопросахъ въ родѣ желѣзной дороги, но изъ практики земства извѣстно, до какой степени цифры эти оказываются скромными, когда рѣчь заходитъ о земскихъ раскладкахъ. Если авторы брошюры: «Нижегородско-Казанская и Нижегородско-Сызранская желѣзныя дороги», составленной уполномоченными земства Нижегородской губерніи [illegible] общества

Государственная ордена Ленина БИБЛИОТЕКА СССР им. В. И. ЛЕНИНА

Нижняго-Новгорода, опредѣляютъ количество грузовъ по Нижег
родско-Казанской желѣзной дорогѣ вмѣстѣ съ грузами съ Сибир
ско-Казанской желѣзной дороги, съ Урала и изъ Сибири, в
23.581,125 пудовъ, то, съ другой стороны, въ запискѣ «о
экономическомъ значеніи сѣвернаго направленія Сибирско-Уральск
желѣзной дороги», составленной и изданной уполномоченными о
Костромскаго губернскаго земства и городовъ Костромы и Перм
показано количество грузовъ по линіи Любимова отъ р. Тобо
до Перми 24,867.000 пудовъ и отъ Перми до разныхъ пун
товъ Пермско-Ярославской дороги 14,218,000 пудовъ, ит
39,085,000 пудовъ. Если на эти цифры и нельзя вполнѣ п
ложиться при выборѣ направленія желѣзной дороги, то мож
вполнѣ опереться на нихъ, какъ на доказательство крайней ш
кости подобнаго статистическаго пріема для рѣшенія вопроса ст
великой общегосударственной важности. Въ дѣлахъ управы хо
и есть статистическій матеріалъ, собранный бывшимъ желѣзн
дорожнымъ комитетомъ по Вятско-Двинской желѣзной дороги,
этотъ матеріалъ, по закрытіи Комитета, оставленъ имъ безъ всяк
разработки, безъ провѣрки, безъ обобщеній. Всѣ ли свѣдѣн
получены хотя бы по той программѣ, какая составлена комит
томъ, это весьма сомнительно; разобраться въ этомъ матеріалѣ
надлежащею отчетливостію управа не имѣла времени и пото
воспользоваться имъ не находитъ возможнымъ.

Съ другой стороны, матеріалъ, которымъ въ видѣ произведе
ныхъ по тому и другому направленію изысканій и техническ
смѣтъ располагаетъ правительство, заключаетъ въ себѣ несравне
но лучшія, чѣмъ какія можетъ представить земство, данныя о
носительно вопросовъ: которое изъ двухъ направленій коро
или длиннѣе, которое удобнѣе, или не выгоднѣе въ отношен
финансовомъ; т. е. въ отношеніи стоимости постройки и эксплуатаці

въ отношеніи большей или меньшей трудности пріисканія необходимаго на постройку капитала, большей или меньшей величины необходимаго отъ эксплуатаціи валоваго дохода, достаточнаго для того, чтобы дорога окупала себя сама. По всѣмъ этимъ вопросамъ правительство располагаетъ данными несравненно болѣе точными, чѣмъ какія можетъ представить земство или всякое другое общественное, или частное учрежденіе, заинтересованное въ настоящемъ дѣлѣ.

Но кромѣ статистики грузовъ и графическо-финансовыхъ расчетовъ, для опредѣленія выгодности той или другой линіи дороги, строющейся не по частнымъ надобностямъ, а въ силу потребности государственной, есть еще третій способъ-народно-экономическій, имѣющій задачею выяснить отношеніе такой дороги къ единственному источнику народнаго благосостоянія *производству*, которое въ свою очередь зиждется главнымъ образомъ на трудѣ рабочей массы населенія.

Предсѣдательствовавшій въ собраніи общества содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, бывшемъ 19 минувшаго февраля, г. Полетика резюмировалъ пренія, происходившія въ этомъ засѣданіи, слѣдующимъ образомъ: вопросъ сводится къ тому—нужны ли дороги для людей, или люди нужны для дороги, мое личное мнѣніе, закончилъ г. Полетика, что дороги нужны для людей (Голосъ, № 52 за 1875 г.).

Выводъ этотъ, повидимому, содержитъ смертельный приговоръ для сѣвернаго направленія Сибирской желѣзной дороги, такъ какъ обыкновенно предполагается, что вдоль линіи сѣвернаго направленія чрезъ Пермь, Вятку и далѣе—необитаемая пустыня, что здѣсь (наприм. въ Слободскомъ или Ветлужскомъ уѣздѣ) не найдется рукъ, чтобы зимою очищать дорогу отъ снѣга, и что

„не учреждать же на каждой станціи по рабочей ротѣ (Нижег
родско-Казанская и Нижегородско-Сызранская желѣзныя дорог
СПБ. 1869 г., стр. 15).“

Конечно, если бы это было такъ, то о губерніяхъ Костро
ской и Вятской въ настоящемъ вопросѣ не стоило бы и упоминат
Что касается собственно до Вятской губерніи, то изъ памятн
книжки за 1873 годъ, изданной Вятскимъ губернскимъ Ст
тистическимъ комитетомъ, видно, что въ уѣздахъ Глазовском
Слободскомъ, Вятскомъ, Орловскомъ и Котельническомъ, лежащи
на пути сѣвернаго направленія, считается жителей обоего по
1,075,946. Слабо населенныя мѣстности находятся въ сѣве
ныхъ частяхъ уѣздовъ: Глазовскаго, Слободскаго и Орловска
Желѣзная дорога должна пройти по наиболѣе густо населенны
частямъ этихъ уѣздовъ и вообще по самой населенной части Вя
ской губерніи. Кромѣ густо населенныхъ мѣстностей сказанны
5-ти уѣздовъ, дорога захватитъ въ полосу своего вліянія част
уѣздовъ Сарапульскаго и Нолинскаго, тоже съ очень густымъ нас
леніемъ, такъ что говорить о безлюдности и опасаться, что н
кому будетъ очищать желѣзную дорогу отъ снѣга, совершен
здѣсь неумѣстно. Изъ той же памятной книжки видно, что одних
только занимающихся бурлачествомъ на долю означенныхъ пя
уѣздовъ приходится 7339 человѣкъ. Эти бурлаки, сидящіе зимо
безъ дѣла и впроголодь, по всей вѣроятности, рады бы были з
работку отъ расчистки желѣзной дороги, и ихъ однихъ для этог
дѣла болѣе, чѣмъ достаточно.

Милліонное населеніе, которое войдетъ въ полосу вліяні
сѣверной Сибирской желѣзной дороги, въ предѣлахъ одной Вя
ской губерніи, вовсе не свидѣтельствуетъ о томъ, что здѣсь пу
стынь, и слѣдовательно, въ предпріятіи, какъ эта дорога, дл

существленія котораго необходимо участіе правительства, одина-
ково распространяющаго свою заботливость на всѣхъ, нужды это-
о населенія не могутъ быть оставлены безъ вниманія. А ему же-
лѣзныя дороги нужны, потому, что оно лишено не только хоро-
шей, но и хотя бы сколько нибудь сносной системы естественныхъ
утей сообщенія. Тѣмъ болѣе ему была бы благодѣтельна такая
орога, какъ Сибирская, которая соединитъ западъ съ востокомъ,
Европейскую Россію съ Азіатской, и присоединитъ заброшенный
ѣверный край ко всѣмъ благамъ истинно-человѣческаго развитія
и сношеній съ центрами отечественной культуры, промышленной
умственной. Кто знакомъ съ послѣдствіями разобщенности отъ
ентровъ просвѣщенія, въ какой находится Вятская губернія,
тотъ знаетъ, какія затрудненія встрѣчаетъ въ одномъ этомъ об-
лоятельствѣ здѣшнее земство по самымъ существеннымъ сторонамъ
своей дѣятельности въ интересѣ народнаго образованія и здоровья.
Что касается собственно до того, на сколько облегченіе сно-
шеній съ центрами культурно-промышленной дѣятельности мо-
жетъ содѣйствовать поднятію ея уровня въ Вятской губерніи, то
для уясненія этого достаточно указать на одно или два замѣча-
нія въ «Изслѣдованіи экономическаго быта населенія сѣверной ча-
сти Вятской губерніи», составленномъ г. Заволжскимъ и издан-
номъ въ 1871 году Вятскимъ губернскимъ земствомъ. Говоря
о мѣрахъ развитія промышленныхъ силъ населенія и касаясь,
между прочимъ, мѣстнаго льнянаго производства, авторъ находитъ,
что производство льна нисколько не улучшается и что причина
таковаго печальнаго положенія заключается не въ климатѣ или
почвѣ, и не въ недостаткѣ знанія промышленныхъ требованій отъ
льна, по отношенію къ его производству въ сыромъ видѣ и къ
его технической обдѣлкѣ (стр. 102). По поводу важности
развитія скотоводства въ дѣлѣ сельскаго хозяйства съ цѣлію

полученія необходимаго удобренія для земли, означенное изслѣдов
ніе даетъ выводъ, что собраніе такихъ условій, которыя
заставили смотрѣть на рогатый скотъ, какъ на предметъ, могущ
доставлять большія выгоды, заставитъ крестьянъ озаботиться увел
ченіемъ скотоводства. Такія условія заключаются въ доставлен
сбыта продуктовъ скота (стр. 108).

Вятское земство ассигновало 90/т. руб. для содѣйств
мѣстному народному кредиту, въ видахъ поощренія производите
ной дѣятельности, расходуетъ громадныя суммы на народн
школы, издержало болѣе 100/т. руб. на устройство и содерж
ніе Вятскаго земскаго училища для распространенія сельско-хозя
ственныхъ знаній, озабочено устройствомъ въ уѣздахъ низши
сельско-хозяйственныхъ и ремесленно-техническихъ школъ, д
чего ожидаетъ только разрѣшенія правительства. Ему есть таки
образомъ не призрачное, а совершенно реальное основаніе жела
и просить того, чтобы Вятская губернія съ ея 2,394,111 жи
лей соединена была желѣзною дорогою съ остальною россіей,
центрами ея культуры, промышленной и умственной, и что
устранены были препятствія для всесторонняго развитія этого
селенія, лежащія въ недостаткѣ путей сообщенія и въ отдале
пости отъ столицъ. Какъ путь сообщенія и обмѣна произведе
между двумя отдаленными другъ отъ друга и различными
состоянію культурнаго развитія краями, Сибирская желѣзная
рога, проходя по сѣверному направленію, захватитъ въ кр
своего вліянія мѣстности съ самыми разнообразными, богатыми
почти не початыми дарами природы, находящіяся въ перв
начальной эпохѣ промышленнаго прогресса, въ которыхъ такой
вой толчекъ, какъ желѣзная дорога, неминуемо усилитъ су
ствующую и вызоветъ новую производительную дѣятельность.

Сибирскую желѣзную дорогу, проведенную по сѣверному

правленію, называютъ филантропической, благотворительной. Это льше, чѣмъ неправда. Въ платежѣ государственной гарантіи дохода отъ дороги, проведенной по южному направленію, гдѣ рядомъ съ нею остается превосходный водный путь, гдѣ постройка и эксплуатація ея будутъ стоить дороже, будутъ участвовать наравнѣ съ другими и тѣ милліоны русскаго сѣверо-восточнаго населенія, которые по прежнему останутся въ тысячеверстной дали отъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, построенныхъ и строющихся съ такою щедростію въ югозападной и средней полосахъ имперіи. Вопросъ тутъ вовсе не въ филантропіи, не въ милостынѣ, а въ пріобщеніи къ необходимымъ жизненнымъ удобствамъ той, очень значительной части русскаго населенія, которая ихъ сравнительно съ другими частями лишена. Роль дороги, строющейся съ гарантіей государства, а неисключительно частною предпріимчивостію, состоитъ не въ томъ, чтобы искуственно увеличивать существующія естественныя неравенства въ экономическомъ положеніи жителей этого государства, а напротивъ въ томъ, чтобы по возможности сглаживать ихъ и уменьшать, такъ какъ, обыкновенно, новое отягощеніе одних приноситъ больше зла, чѣмъ сколько приноситъ добра новое облегченіе другихъ.

«Исходное наше предположеніе, говоритъ князь А. Васильчиковъ въ заключеніи извѣстной своей книги „о самоуправленіи“, есть то, что за всякое благо и за всякую пользу долженъ платить только тотъ, кто имѣетъ возможность участвовать въ выгодахъ общественныхъ или нравственныхъ, охраняемыхъ извѣстными мѣропріятіями“. Съ этой точки зрѣнія и въ виду государственной гарантіи дохода Сибирской дороги, проведеніе ея по сѣверному направленію, удаленнаго отъ желѣзныхъ дорогъ при недостаткѣ путей естественныхъ, есть дѣло неблаготворительности, а высшей справедливости. Въ томъ же заключеніи князь Васильчиковъ изъ-

своего обширнаго и многолѣтняго изслѣдованія выводитъ зако
который считаетъ основнымъ началомъ мѣстнаго самоуправленія
который состоитъ въ слѣдующемъ: „правительство и высшія с
словія, государственная казна и земство, должны прежде все
придти на помощь тѣмъ мѣстностямъ, гдѣ по разсѣянности
одиночеству поселеній жители не могутъ скопляться для устройст
и содержанія общественныхъ учрежденій". Изъ составленной и
таблицы губерній съ сплошными поселеніями, гдѣ на одно селе
приходится болѣе 85 ревизскихъ душъ и 28 дворовъ, и губер
съ мелкими поселеніями, гдѣ на одно селеніе приходится мен
видно, что въ Вятской губерніи приходится на одно селеніе
ревиз. душа и 16 дворовъ и что по линіи сѣвернаго направле
Сибирской желѣзной дороги три губерніи: Ярославская, Костромск
и Вятская имѣютъ мелкія, но часто разбросанныя поселенія, а
линіи южнаго направленія три губерніи: Пермская, Казанская
Нижегородская имѣютъ сплошныя, но рѣдко разставленныя
селенія. Вотъ какъ разсуждаетъ князь Васильчиковъ о необходи
сти привлеченія государственной и земской помощи къ мелки
разрозненнымъ сельскимъ поселеніямъ, въ противоположность обы
ному направленію ея къ крупнымъ единицамъ сплошныхъ посе
ній: „на одну сторону, говоритъ онъ, становятся жители столи
и немногихъ большихъ городовъ, свѣтскіе люди, сановни
чиновники, публицисты, литераторы, торговцы и банкиры, публ
пользующаяся всѣми благами цивилизаціи, сообщающаяся
нѣсколько дней со всѣми другими столицами и городами вс
свѣта, избирающая по своему усмотрѣнію и вкусу для воспита
дѣтей классическія, реальныя, военныя или техническія учеб
заведенія, пользующаяся лечебницами, богадѣльнями, пріют
для дѣтей, больницами для рабочихъ, вдовьими, сиротскими дома
дешевыми кухнями для прошитанія и надзоромъ великосвѣтск

дамъ и высокопоставленныхъ особъ за соблюденіемъ чистоты, порядка и гуманности въ обращеніи съ больными, подсудимыми... На другой сторонѣ стоятъ въ печальномъ недоумѣніи сельскія сословія разныхъ наименованій: отецъ семейства, не находящій въ окружности нѣсколькихъ сотъ верстъ ни учебнаго заведенія для воспитанія дѣтей, ни врача для ихъ леченія, бѣдный землевладѣлецъ, получающій свои корреспонденціи изъ сосѣднихъ уѣздовъ чрезъ столько же дней, сколько проходитъ письмо изъ Тифлиса или Иркутска въ Петербургъ и Москву, и выписывающій изъ столицъ сѣмена для своего огорода и книги для чтенія; сельскій торговецъ, не имѣющій возможности размѣнять банковый билетъ или учесть вексель на пространствѣ цѣлой губерніи; а за ними и вмѣстѣ съ ними масса крестьянъ, для которыхъ пышныя фразы современнаго прогресса, народное продовольствіе, народный кредитъ, общественное призрѣніе отзываются горькой насмѣшкой и выражаются извѣстнымъ числомъ копѣекъ, платимыхъ съ души или съ десятины на каждое изъ таковыхъ вѣдомствъ государственнаго благоустройства (о самоуправленіи, князя Васильчикова, изд. 3-е, СПБ. 1872 г., стр. 539—541).

Къ чему же говорить о филантропической Сибирской дорогѣ, когда для оправданія выбора для нея сѣвернаго направленія, могутъ найдтись другія соображенія, основанныя на справедливости и вполнѣ согласныя съ истиннымъ назначеніемъ великихъ общегосударственныхъ мѣропріятій.

Самый характеръ земледѣлія и всякой другой промышленности въ губерніяхъ, прилегающихъ къ линіи сѣвернаго направленія Сибирской желѣзной дороги, и преимущественно въ Вятской, носитъ несомнѣнныя черты, заставляющія видѣть въ немъ доказательство преимущества сѣвернаго направленія передъ южнымъ.

Все пространство Вятской губерніи заключаетъ въ себѣ

удобной земли 13,615,880 десятинъ. Самымъ крупнымъ по мельнымъ собственникомъ является здѣсь казна, владѣю 4,252,656 десятинами лѣса, который въ количествѣ 3001,65 десятинъ находится въ Глазовскомъ, Слободскомъ, Вятском Орловскомъ и Котельническомъ уѣздахъ и не може быть подчиненъ правильной и выгодной эксплуатаціи, на кат въ противоположность теперешнему положенію дѣла, казна имѣе полное основаніе расчитывать при направленіи Сибирской желѣ ной дороги чрезъ сказанные уѣзды. За тѣмъ изъ числа 4,935,71 десятинъ пахатной земли принадлежитъ сельскимъ крестьянски обществамъ 4,800,000 десятинъ; сѣнокосной земли изъ обща числа 703,097 десятинъ принадлежитъ имъ же 641,740 дес тинъ; лѣсовъ находится въ ихъ пользованіи такъ называем поселянскихъ 2,022,390 десятинъ, общихъ у казны съ крест нами 30,235 десятинъ и принадлежащихъ имъ на правѣ со ственности 183,668 десятинъ, итого въ пользованіи и распор женіи крестьянскихъ обществъ состоитъ лѣсовъ 2,236,293 дес Изъ этого видно, что кромѣ казны, крупные и мелкіе часто землевладѣльцы составляютъ въ Вятской губерніи весьма неза чительный процентъ, и что земледѣльческая промышленность здѣ почти вся находится въ рукахъ сельскихъ крестьянскихъ общест владѣющихъ почти всѣмъ количествомъ пахотной земли. Коли чество ежегодно собираемыхъ въ Вятской губерніи хлѣбовъ оп дѣляется бывшимъ членомъ Вятскаго желѣзно-дорожнаго комите Прозоровымъ такъ: ржи 50,874,700 пудовъ, овса около 3 милліоновъ, ячменя 6 милліоновъ, льна 1,131,950 и льняно сѣмени 1,514,600 пудовъ. Изъ этого количества, за удовлетв реніемъ внутренней потребности губерніи, вывозится за предѣ ся ржи $5^1/_2$ милліоновъ пудовъ, льна 581,950 пуд., льняно сѣмени 1,014,600 пудовъ, итого вывозится около 7,096,66

пудовъ. Почти весь этотъ вывозъ составляетъ продуктъ земледѣ-
лія крестьянъ на ихъ собственныхъ земляхъ. Воніющія потреб-
ности земледѣльческой промышленности вытекаютъ здѣсь не изъ
недостатка земли, а изъ отсутствія улучшенныхъ способовъ зем-
ледѣльческаго хозяйства, изъ недостатка удобренія, безъ котораго
земля здѣсь обойтись не можетъ, изъ слабаго покровительства,
оказываемаго существующими средствами сбыта произведеній, ско-
товодству, изъ рутинной косности населенія вообще. Косность эта
обусловливается конечно не природными свойствами характера, ко-
торыхъ нельзя перемѣнить, а причинами чисто внѣшними, устраня-
емыми: отсутствіемъ достаточныхъ для возбужденія промышленной
энергіи цѣлей, незнакомствомъ съ примѣрами лучшихъ способовъ
веденія хозяйства, дальнимъ разстояніемъ отъ центровъ культур-
ной жизни и препятствіями къ живому, непосредственному и дѣ-
ятельному сношенію мѣстнаго населенія съ людьми иныхъ понятій,
обычаевъ и пріемовъ производительнаго труда. Желѣзная дорога,
которая захватитъ въ кругъ своего вліянія земледѣльческую про-
мышленность Вятской губерніи, расшевелитъ нравственно и под-
держитъ экономически сельскую податную массу мѣстнаго населенія,
а не будетъ выгодна преимущественно меньшинству представителей
болѣе или менѣе крупнаго землевладѣнія, какъ это силою вещей
произойдетъ въ тѣхъ губерніяхъ, по которымъ прошла бы дорога
при южномъ направленіи. Предпочесть въ рѣшеніи о такомъ пред-
пріятіи, какъ Сибирская желѣзная дорога, пользы массы населе-
нія требованіямъ богатаго капиталами меньшинства, вовсе не зна-
читъ увлекаться филантропіей.

Выше было сказано, что изъ Вятской губерніи вывозится озимаго хлѣба $5^1/_2$ мил. пудовъ. Всего же поступаетъ въ ней въ продажу, какъ видно изъ упомянутой записки Прозорова, около $7^1/_2$ мил. пуд. Изъ нихъ 2 мил. движется внутри губерніи

изъ южной ея части въ сѣверную. Слободской уѣздъ прикупает хлѣба 801,225 пуд., Котельническій 599,885, Орловскій 404,600 и Вятскій 116,750 пудовъ, итого 1,922,440 пудов Слѣдовательно, четыремъ уѣздамъ, чрезъ которые прошла бы Си бирская желѣзная дорога по сѣверному направленію, своего хлѣ не достаетъ. По логикѣ защитниковъ южнаго направленія сл дуетъ, что по этому проводить дорогу по сѣверному направлен не должно. Вышеупомянутая Нижегородская брошюра, усумни шался въ возможности найти въ Слободскомъ уѣздѣ людей д очистки дороги зимою отъ снѣга, на стр. 15-й говоритъ: „И униженскихъ и ветлужскихъ лѣсовъ хлѣба не повезутъ ни фун Тамъ земля не родима, тамъ крестьянину своего хлѣба на год не достаетъ“. Что же изъ это слѣдуетъ? Ужели то, что здѣ населеніе сидитъ сложа руки безъ дѣла? Во все не это, а, п первыхъ, то, что здѣсь надо, стало быть, заботиться о возв шеніи плодородія земли искуственными способами, и, во вторых то, что населеніе здѣсь предано, стало быть, другимъ занятіям такъ какъ оно не можетъ жить безъ труда. Нижегородскій г бернскій статистическій комитетъ, въ предисловіи къ V тому и даваемаго имъ „Нижегородскаго сборника“ (Нижн. Нов., 1875 г стр. X) исправляетъ недоразумѣніе Нижегородской брошюры. Он говоритъ: „фактъ возникновенія кустарнаго промысла мы позв лимъ себѣ выразить формулой, добытой нами изъ прилежан изученія предмета: земля не родитъ хлѣба — родитъ кустаря; зем ля родитъ хлѣбъ — на кустаря не урожай“. Дѣйствительно т уѣзды Вятской губерніи, которымъ не достаетъ собственнаго хл ба и по которымъ должна пройдти сѣверная линія Сибирской же лѣзной дороги, можно сказать, кипятъ всякаго рода кустарны промыслами. Мѣстные жители, можетъ быть, приглядѣлись к этому, но на человѣка заѣзжаго эта муравьиная дѣятельност

роизводитъ поражающее впечатлѣніе. Управа не считаетъ неумѣстнымъ привести здѣсь нѣсколько выдержекъ изъ напечатаннаго при журналахъ Соликамскаго уѣзднаго земскаго собранія за 1873 одъ доклада члена Соликамской уѣздной земской управы Ивана Конѣева, командированнаго въ Вятскую губернію для ознакомлеія на мѣстѣ съ здѣшними ремесленными заведеніями и для изученія характера и устройства ихъ. Въ началѣ доклада г. Конѣевъ говоритъ о встрѣченной имъ трудности проѣзда по дорогѣ по случаю длинныхъ обозовъ, ѣхавшихъ съ Котельнической ярморки въ село Егву, Соликамскаго уѣзда, тоже на ярмарку. „Почтовой дорогѣ, говоритъ онъ, въ зимнее время идетъ изъ Соликамскаго уѣзда въ Вятскіе края много соли, а также сбытъ съ Ирбитскаго края и прочихъ мѣстныхъ сырыхъ матеріаловъ, и на оборотъ изъ Вятскихъ уѣздовъ, въ свою очередь, идутъ въ Соликамскій уѣздъ произведенія мѣстной выработки. Чтобы усилить и облегчить обмѣнъ мѣстныхъ произведеній и тѣмъ достигнуть относительной ихъ дешевизны, есть только одно средство—привести дорогу въ такое состояніе, чтобы по ней возможенъ былъ проѣздъ не только зимой, но и лѣтомъ". Вотъ, стало быть, при какихъ дорогахъ обреченъ оставаться нашъ сѣверъ, богатый однакожъ мѣстными произведеніями, которыми могъ бы обмѣняться съ другими. Далѣе Конѣевъ говоритъ о сельскихъ школахъ Глазовскаго и Слободскаго уѣзда, при которыхъ открыты ремесленныя отдѣленія и которыя онъ осмотрѣлъ. „Вятская губернія, замѣчаетъ онъ, есть самая промышленная изъ смежныхъ губерній въ отношеніи разнородной ремесленности, но, не смотря на это, Слободское земство нисколько не опасается за безплодность устройства подобныхъ ремесленныхъ школъ, въ полной увѣренности, что капиталъ, затраченный первоначально на эти школы, впослѣдствіи вознаградится отъ продажи издѣлій и, можетъ быть, въ буду-

щемъ будетъ приносить доходъ". Послѣ разсказа о наблюденіяхъ какія онъ вынесъ изъ разговора съ кожевенными и другими за водчиками и изъ осмотра ихъ заведеній въ Слободскомъ уѣздѣ онъ говоритъ объ осмотрѣ ремесленныхъ заведеній около г. Вятки Въ каждой изъ деревень, по словамъ его, чѣмъ нибудь занима ются: „или дѣланіемъ деревянныхъ чашекъ, ложекъ, подсвѣчни ковъ, разныхъ дѣтскихъ игрушекъ, бочекъ и боченковъ, или дѣ ланіемъ колесъ, ходовъ, разной мебели, гармоникъ, или фабрика ціей селитряныхъ спичекъ и плетеніемъ изъ прутьевъ корзи и коробокъ, а въ иныхъ деревняхъ занимаются валяльнымъ про изводствомъ—приготовленіемъ шляпъ и сапоговъ валеныхъ".— „Тамъ, въ Вяткѣ, гдѣ мнѣ только приходилось быть, продол жаетъ онъ, всякій занятъ какой нибудь работой, и положитель но встрѣчалось видѣть тѣхъ грустныхъ картинъ, какія частовре менно случается видѣть въ быту нашего крестьянина: какъ толь ко нѣтъ работы, то нашъ крестьянинъ и на печь и цѣлыми дня ми проводитъ на ней время, или со скуки и отъ нечего дѣлать а скорѣе всего отъ неумѣнія за что нибудь взяться, отправляется въ кабакъ и пропиваетъ свои трудовыя послѣднія копѣйки. Нель зя сказать, чтобъ и въ Вяткѣ не видно было оргій и народ бы не пилъ, но тамъ, какъ видно, пьетъ въ болѣе свободное время и не пропиваетъ свои послѣдніе пожитки, о чемъ свидѣ тельствуетъ ихъ домашняя обстановка. Между прочимъ, хочет сказать о весьма похвальной чертѣ, какую я замѣтилъ въ сред крестьянскаго населенія въ Вяткѣ, а именно распредѣленіе вре мени. Каждое семейство ремесленниковъ, въ извѣстные часы у ромъ, принимается за работу, въ опредѣленный часъ завтракъ обѣдъ, въ опредѣленные часы отдыхъ послѣ обѣда и вечеромъ по окончаніи работы. Вообще они и дома примѣняются къ тѣм же порядкамъ, какіе бываютъ у крупныхъ промышленниковъ в

аведеніяхъ, гдѣ работаютъ за условную плату и на содержаніи
озяина... Не касаясь здѣсь, продолжаетъ далѣе Коняевъ въ сво-
мъ докладѣ, машинныхъ производствъ и вообще тѣхъ, о кото-
рыхъ я говорилъ выше, какъ-то: кожевенныхъ, маслобойныхъ, са-
потопленныхъ валенныхъ и прочихъ, я здѣсь, въ видѣ списка,
окажу только главныя *ручныя* производства, существующія въ
убернiи", и за тѣмъ перечисляетъ слишкомъ 30 производствъ,
которыя почти всѣ видѣлъ собственными глазами.

При такой дѣятельности населенія и при отсутствіи путей
сообщенія, неудивительно, почему издѣлія здѣшнихъ кустарныхъ
промысловъ чрезвычайно дешевы, наприм. простой деревянный
окрашенный стулъ стоитъ дешевле 10 коп. При затруднитель-
ности сбыта за предѣлы губерніи, при необходимости пользовать-
ся для этого гужевою перевозкою на бывающія зимой ярмарки:
Мензелинскую и другія, производство здѣшнихъ кустарныхъ
издѣлій не можетъ, очевидно, получить надлежащее разви-
тіе и приносить населенію тѣ выгоды, какія оно получало бы при
лучшихъ условіяхъ сбыта.

Однакожъ, къ чему, по видимому, распространяться о всемъ
томъ, когда здѣсь нѣтъ никакой статистики грузовъ, не сооб-
щается ничего о крупной заводской и фабричной промышленности,
способной по преимуществу давать промежуточные грузы на же-
лѣзную дорогу. Но въ чемъ же дѣло? Грузы, которые пойдутъ
изъ Сибири къ столицамъ и за границу, и обратно въ Сибирь,
пойдутъ, конечно, одинаково по сѣверному направленію, какъ и
по южному. По сѣверному даже пойдетъ ихъ несомнѣнно больше,
благодаря отсутствію конкуренціи воднаго пути, сравнительной де-
шевизнѣ постройки и эксплуатаціи дороги, представляющей воз-
можность пониженія тарифа. На постройку дороги найдется здѣсь

по близости необходимый лѣсъ и камень, пойдетъ даже для эт цѣли и желѣзо съ заводовъ Слободскаго уѣзда. Недостатка в дровахъ дорога не встрѣтитъ. Что же касается заводской и фа ричной промышленности, то не подлежитъ никакому сомнѣнію, чт въ Вятской губерніи она существуетъ. Здѣсь есть заводы вин куренные, желѣзодѣлательные, литейные, кожевенные, химическ смолокуренные; фабрики писчебумажныя, и разныя другія промы ленныя заведенія. Оффиціальныя свѣдѣнія о родѣ и числѣ их размѣрахъ ихъ производства и годоваго дохода, чтобы не рыть далеко,—можно найдти въ памятной книжкѣ Вятской губерніи з 1873 годъ. Размѣръ производства ихъ нисколько не меньш чѣмъ въ любой изъ губерній южнаго направленія, т. е. Казан ской и Нижегородской. Изъ статьи Латкина, помѣщенной в «Финансовомъ Обозрѣніи» 16 февраля 1875 года № 7, оказы вается даже, что сумма промышленнаго производства Нижегород ской и Казанской губерній доходитъ до 12,900,000 руб., а въ губерніяхъ Вятской и Костромской—до 17,000,000 руб., сл довательно въ послѣднихъ значительно больше. Съ проведеніе желѣзной дороги, промышленности этихъ двухъ губерній и губе ній дальнѣйшаго сѣвера предстоитъ еще большее развитіе, пото что сюда могутъ перенестись нужные капиталы изъ южныхъ г берній. Не пользуется этою возможностію передвиженія, какъ з мѣчаетъ и г. Колюпановъ, только капиталъ *стоячій*, заключа щійся въ естественныхъ условіяхъ мѣстности. Такимъ капит ломъ сѣверныя губерніи изобилуютъ по преимуществу, и онъ ост нется почти неприкосновеннымъ въ минеральномъ, растител номъ и животномъ богатствахъ сѣверныхъ губерній.

Все это такъ, но, вѣдь, не въ этомъ собственно сила спо наго вопроса. Предполагается, что сѣверныя губерніи малолюдн а желѣзныя дороги нужны для людей, что если и есть въ ни

кое нибудь населеніе, то, по неплодородію почвы, оно не мо-
етъ ничего производить, или можетъ производить очень мало, въ
змѣрахъ, на которые не стоитъ обращать вниманія въ вопросѣ
направленіи желѣзной дороги.

Обязанность земства, во имя интересовъ населенія губерніи,
ротестовать противъ такой постановки вопроса, разъяснить истин-
е положеніе дѣла. Тогда и кустарная промышленность, которою
нято многочисленное сельское населеніе 5-ти уѣздовъ Вятской
уберніи, чрезъ которые пропила бы сѣверная линія сибирской
роги, должна получить надлежащее признаніе и вѣсъ при
ѣшеніи спорнаго вопроса. Въ этомъ случаѣ коммерческую замѣтку
Нижегородской брошюры о томъ, что изъ уженскихъ и ветлуж-
ихъ лѣсовъ хлѣба не повезутъ ни фунта и что по этому до-
ге, проведенная по сѣверному направленію, безполезна, побѣдо-
осно пристыдитъ нижегородскій губернскій статистическій комитетъ,
новывающій свои выводы на прилежномъ изученіи предмета. Въ
помянутомъ уже предисловіи къ 5 тому „Нижегородскаго сборника“,
шедшему въ 1875 г., на стр. XI, говорится буквально такъ:
если Нижегородская ярмарка нуждается во внимательномъ от-
ошеніи къ ея нуждамъ, то тѣмъ большаго содѣйствія требуетъ
ъ настоящее время кустарная промышленность, такъ какъ она и
нерь, помимо всякихъ опасностей болѣе или менѣе отдаленнаго
удущаго, окружена возможными врагами. Содѣйствіе это заключает-
я въ энергическомъ принятіи общеизвѣстныхъ мѣръ, каковы
ехническое образованіе и вообще школа, введеніе машиннаго
роизводства въ кустарномъ промыслѣ, дешевый кредитъ и *пра-
ильная организація сбыта издѣлій кустарей*, для того, чтобы
ерализовать разъѣдающее вліяніе міроѣдовъ-скупщиковъ, доставле-
іе кустарямъ матеріаловъ изъ первыхъ рукъ и т. п.“

Вятское земство, еще въ самомъ началѣ своей дѣятельности,

поставило себѣ цѣлію распространеніе въ народѣ техническихъ знаній, и съ немалыми пожертвованіями положило начало этому дѣлу устройствомъ въ г. Вяткѣ земскаго училища для распространенія сельско-хозяйственныхъ и техническихъ знаній и приготовленія учителей. Но выше уже было замѣчено о препятствіяхъ какія земство встрѣчаетъ по этому предмету въ одномъ томъ обстоятельствѣ, что Вятская губернія отрѣзана отъ центровъ просвѣщенія какъ разстояніемъ, такъ и отсутствіемъ правильныхъ и легкихъ путей сообщенія. Правильную организацію произведеній мѣстной народной промышленности, земледѣльческой и кустарной также трудно устроить въ отсутствіи путей сообщенія, сколько бы ни старалось Вятское земство о содѣйствіи дешевому народному кредиту.

По этому, если возникаетъ вопросъ о выборѣ направленія громадной государственной желѣзной дороги, между конечными пунктами ея, которые уже даны, если весь вопросъ сводится къ тому, вести ли дорогу, при равенствѣ другихъ условій, по губерніямъ съ большими губернскими городами, на половину крупнымъ частнымъ землевладѣніемъ, крупною по преимуществу промышленностію, или по губерніямъ, почти также населеннымъ, но съ менѣе значительными городами, съ преобладающимъ характеромъ сельскаго общественнаго землевладѣнія, мелкой кустарной промышленности и если наконецъ Вятская губернія принадлежитъ къ числу послѣднихъ, съ болѣе, чѣмъ двухъ милліоннымъ трудолюбивымъ населеніемъ, то ходатайство Вятскаго губернскаго земства, какъ представителя интересовъ своей губерніи, за сѣверное направленіе имѣетъ вполнѣ уважительное оправданіе и обратитъ на себя справедливое вниманіе правительства.

Изысканіе способовъ болѣе настоятельнаго заявленія и представленія правительству о нуждахъ губерніи, поскольку къ

довлетворенію ихъ можетъ служить проведеніе Сибирской желѣзной дороги, по сѣверному направленію, — губернская управа предоставлитъ собственному усмотрѣнію губернскаго собранія.

Послѣ довольно долгаго обсужденія этого предмета, собраніе постановило: составить телеграмму на имя гг. Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія и убѣдительнѣйше просить ихъ Высокопревосходительства о содѣйствіи въ рѣшеніи вопроса по предмету проведенія Сибирской желѣзной дороги по сѣверному направленію. Телеграмма съ этимъ ходатайствомъ Вятскаго губернскаго земства составлена и послана 10 сего марта слѣдующаго содержанія:

ТЕЛЕГРАММА.

Петербургъ.

Господину Министру Путей Сообщенія

и

Господину Министру Финансовъ.

Среди многочисленныхъ просьбъ отъ городовъ и земствъ, заинтересованныхъ въ вопросѣ о направленіи Сибирской желѣзной дороги, Вятское губернское земство не можетъ остаться безгласнымъ. Въ виду наступленія рѣшительнаго момента въ этомъ вопросѣ, оно сочло своею обязанностію, въ чрезвычайной сессіи губернскаго земскаго собранія 8—10 сего марта, снова высказаться за сѣвер-

ное направленіе Сибирской дороги чрезъ г. Вятку. Внимательным обсужденіемъ губернское собраніе убѣдилось, что тѣ основанія в пользу сѣвернаго направленія, какія представлены были отъ ег имени Вашему Высокопревосходительству Вятскимъ губернаторомъ 10-го февраля 1875 года, остаются не опровергнутыми. Это на правленіе прямѣе соединитъ Сибирь съ Петербургомъ, дастъ воз можность скорѣе и легче устроить меридіональные желѣзные пут съ сѣвера Россіи и при помощи тамошней системы рѣкъ орга низовать болѣе выгодную разработку и болѣе правильный сбыт почти нетронутыхъ естественныхъ богатствъ Архангельской, Во годской, Пермской, Вятской и Костромской губерній. Съ сѣверным направленіемъ неразрывно связана лучшая будущность промышле ности собственно Вятской губерніи съ ея болѣе чѣмъ двухъ-милл оннымъ населеніемъ, которое будетъ обречено на экономическ застой и обнищаніе при выборѣ южнаго направленія. Промышле ность Вятской губерніи, продукты который не безъизвѣстн остальной Россіи и даже за границей, какъ напримѣръ хлѣб льняное сѣмя, ленъ, почти вся принадлежитъ здѣсь не малочисле нымъ крупнымъ землевладѣльцамъ, не единичнымъ крупнымъ за водчикамъ и фабрикантамъ, а цѣлой массѣ сельскаго населенія которому принадлежитъ почти вся пахотная земля въ губерніи которое тамъ, гдѣ родитъ земля скудно, съумѣло развить об ширную и разнообразную дѣятельность кустарныхъ промысловъ Желѣзная дорога, близость которой такъ оживляетъ обыкновенн надежды всѣхъ, заинтересованныхъ въ промышленномъ развитіи всякой мѣстности, здѣсь распространитъ свое благодѣтельное влія ніе прямо на тотъ многомилліонный слой общества, который произ водитъ все собственными руками, чтобы не умереть съ голоду чтобы нести главную долю государственныхъ, земскихъ и обще ственныхъ повинностей, и который если принужденъ бываетъ тер

дѣть какія либо лишенія, то причиняетъ громадныя заботы какъ правительству, такъ и всему обществу. Желѣзная дорога, проведенная по сѣверному направленію чрезъ Вятку захватитъ въ полосу своего вліянія семь уѣздовъ губерніи, пройдетъ по мѣстностямъ наиболѣе густо населеннымъ съ $1^1/_2$ милл. жителей обоего пола, съ пятнадцатью тысячами селеній и шестью городами, пройдетъ по четыремъ уѣздамъ, хотя нуждающимся въ покупномъ хлѣбѣ, но съ сильно развитою, взамѣнъ того, кустарною промышленностію, со всѣми задатками для ея дальнѣйшаго развитія среди трудолюбиваго населенія, у котораго много воспріимчивости, но которому не достаетъ средствъ для болѣе тѣснаго сближенія съ центрами отечественной культуры промышленной и умственной, болѣе удобныхъ путей сбыта произведеній, чтобы поставить на болѣе раціональныхъ началахъ свое земледѣльческое хозяйство и получить болѣе выгодъ отъ своихъ кустарныхъ промысловъ, издѣлія коихъ на мѣстныхъ рынкахъ поражаютъ всякаго своею дешевизною. Въ уѣздахъ, чрезъ которые пройдетъ сѣверная линія Сибирской желѣзной дороги, болѣе трехъ милліоновъ десятинъ казеннаго лѣса, есть богатыя желѣзныя руды и все это не можетъ быть подчинено выгоднѣйшей эксплуатаціи вслѣдствіе отдаленности отъ другихъ частей государства и по отсутствію хорошихъ путей сообщенія.— Въ непоколебимомъ довѣріи къ мудрой заботливости правительства о нуждахъ массы русскаго населенія предпочтительно предъ частными выгодами болѣе счастливо поставленнаго меньшинства, Вятское губернское земское собраніе считаетъ своимъ священнымъ долгомъ выразить предъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ правдивый голосъ вопіющихъ нуждъ Вятскаго края, вполнѣ заслуживающаго, чтобы этотъ голосъ былъ принятъ въ справедливое вниманіе при выборѣ направленія государственной Сибирской желѣзной дороги, а потому собраніе почтительнѣйше и усерднѣйше

просить Ваше Высокопревосходительство оказать содѣйствіе к удовлетворенію живѣйшихъ желаній всего земства Вятской губерніи проведеніемъ дороги по сѣверному направленію.

За Предсѣдателя **Дерновъ.**

Члены: **И. Лугининъ.**

В. Шмелевъ.

2007044541